9
Instelling Europese spoorwegruimte

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32) (33965).**

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De beraadslaging wordt hervat.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik ben hier zeer zelden; ondanks mijn brede portefeuille kom ik niet regelmatig in de Eerste Kamer. Het is mij dus een eer en genoegen om hier weer te zijn.

Vandaag spreken wij over het wetsvoorstel tot implementatie van de Herschikkingsrichtlijn, bij ons op het departement en in de volksmond de Recast genoemd. Met deze richtlijn worden de regels omtrent marktwerking op het spoor verder uitgewerkt en aangescherpt. Dit onderwerp kan op warme belangstelling van de Kamer rekenen. Daar ben ik blij mee. De heer Kuiper verwees al naar het onderzoek naar privatisering en verzelfstandiging met de titel Verbinding verbroken?. Ik denk dat dit onderzoek nog vers in het geheugen ligt. Hoewel over marktwerking op het spoor vaak is gedebatteerd, besef ik dat ik dat hier nimmer heb gedaan. Er is in deze Kamer recentelijk niet over gesproken. De behandeling van de implementatie van de Recast is een mooie aanleiding om het erover te hebben.

Voordat ik inga op de inhoud van het wetsvoorstel wil ik eerst een algemeen beeld schetsen van de marktwerking op het spoor in Nederland en mijn visie geven. Ik ga in op een zestal punten. Waar staan we nu met de marktordening? Hoe verhoudt dat zich tot het langetermijnbeleid voor het spoor? Hoe verhoudt het spoordossier zich tot het rapport Verbinding verbroken? van de Eerste Kamer? Hoe past de Herschikkingsrichtlijn in dit geheel? Ook ga ik in op de gebruiksvergoeding waarover een aantal woordvoerders een vraag hebben gesteld. Ik wil graag afsluiten met het Vierde Spoorpakket, want dat is zeer actueel. Ik ben afgelopen donderdag weer in gesprek geweest met de Eurocommissaris. Ik wil deze Kamer daarin meenemen, want zij heeft nadrukkelijk de vraag gesteld of wij straks nog ruimte hebben. Met een toekomstblik op die vraag sluit ik af.

Ik denk dat ik deze Kamer helemaal niets hoef te vertellen over de vraag waar we vandaan komen met het spoor. Dat is al aan de orde geweest, ook in het rapport Verbinding verbroken? Ik ga dus snel door. Wel is het zo dat eind jaren tachtig en in de jaren negentig het denken waarin liberalisering en privatisering als teken van een moderne overheid werden gezien, directe invloed heeft gehad op de huidige marktordening. Tijden waarin kritischer tegen de marktordening werd aangekeken, hebben ook invloed gehad op dit dossier. Vaak zijn beide stromen tegelijkertijd aanwezig. De ene groep vraagt daarbij om liberalisering en de andere om meer overheidsbemoeienis en regulering. Anderhalf jaar geleden heb ik in de Tweede Kamer een debat gevoerd over de ordening. Daarbij waren twee stromen te zien. Het is voor mij tot op de dag van vandaag een continu optimaliseren tussen deze uitersten.

Ik wil drie quotes noemen uit het rapport van deze Kamer over privatisering dat ik zojuist aanhaalde, met als eerste: "Al gauw blijken privatiseringen en verzelfstandigingen echter nieuwe bestuurlijke vragen op te roepen. Verbindingen tussen overheid en geprivatiseerde diensten raken losser, terwijl tussen de diensten en burgers nieuwe verbindingen ontstaan." Ook komt het volgende in het rapport tot uitdrukking: "Niet altijd is duidelijk welke rol het parlement speelt in situaties waarin zeggenschap uit handen is gegeven. Toch willen beide Kamers de ontwikkelingen blijven sturen, met als resultaat dat de besluitvorming soms een grillig verloop kent." En: "Kenmerkend voor de besluitvorming is dat het parlement in iedere volgende fase correcties aanbrengt op de — kennelijk incomplete — besluitvorming in een eerdere fase." In de tijd dat ik met dit dossier bezig ben, kom ik al die kenmerken en een deel van de conclusies en observaties uit het Kamerrapport tegen.

Waar staan we nu met de marktordening? De marktordening op het spoor kent de volgende hoofdlijnen. Er is één aanbieder van de spoorinfrastructuur in Nederland, namelijk ProRail. De aandelen van deze infrastructuurbeheerder zijn in handen van de Staat. Mijn ministerie vervult het aandeelhouderschap. ProRail wordt tegelijk aangestuurd door mijn ministerie via de beheerconcessie. Er is één vervoerder op het hoofdrailnet: de Nederlandse Spoorwegen. De aandelen daarvan zijn belegd bij de Staat en bij het ministerie van Financiën als aandeelhouder. De NS wordt door mijn ministerie aangestuurd via de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet en de HSL. Voor de periode 2015-2025 is de vervoersconcessie onderhands gegund aan de NS en de beheerconcessie aan ProRail. Decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het regionale spoorvervoer via de regionale concessies. Deze concessies worden in concurrentie aanbesteed. Ik heb mijn visie op het spoor en de marktordening verwoord in de Lange Termijn Spooragenda. Overigens ben ik in gesprek met de decentrale overheden om te bekijken of we aantal elementen van de concessies beter op elkaar kunnen afstemmen, bijvoorbeeld voor samenwerking. Je kunt je afvragen of je bepaalde vormen van rapportage niet gelijk zou moeten trekken. Als mij bijvoorbeeld gevraagd wordt hoe het in Nederland gesteld is met de sociale veiligheid op het spoor, dan vraag ik dat aan de NS. Maar die vraag is natuurlijk minstens zo relevant voor de decentrale overheden. Ik ben dus in gesprek met de decentrale overheden om voor elementen te bekijken of we artikelen kunnen uniformeren om te zorgen dat we eenduidig zijn.

De hoofdlijn van mijn visie in de Lange Termijn Spooragenda uit 2014 is dat we toe moeten naar een "netwerk Nederland". Dat moet een netwerk zijn waarin de belangen van alle verschillende partijen onderschikt zijn aan die van reizigers en verladers. Dat betekent dat er een goede mix van verbindingen in het hele openbaar vervoer moet komen. Het is niet meer reizen van station tot station: mensen reizen van deur tot deur. Met de Lange Termijn Spooragenda schept het kabinet duidelijkheid over de inrichting van de spoorsector. Zo kunnen de partijen zich richten op een betere reis voor de reiziger. De Nederlandse Spoorwegen

zijn vervoerder op het hoofdrailnet en moeten zich op dat vervoer focussen. Het hoofdrailnet blijft intact tot het einde van de nieuwe NS-concessie op 1 januari 2025, met uitzondering van de twee Limburgse lijnen die ondertussen door de provincie zijn aanbesteed. Zoals ik al zei, bedienen de regionale vervoerders de regionale spoorlijnen. Op internationale verbindingen kunnen meerdere personenvervoerders actief zijn.

In de Lange Termijn Spooragenda is geen wijziging van de marktordening aan de orde. Daar is bewust voor gekozen op basis van verschillende analyses. We hebben eigenlijk alle mogelijkheden laten analyseren. We hebben er min of meer een sterkte-zwakteanalyse op losgelaten en bekeken wat een voordeel en een nadeel van die keuze zou kunnen zijn. Uiteindelijk hebben we besloten om het te laten zoals het is. Daar ga ik zo iets dieper op in. Anders zouden we in een structuurdiscussie terechtkomen die veel onrust voor het personeel betekent. Op welke wijze het dan ook zou gebeuren, het voor ProRail zou betekenen dat de organisatie opgesplitst moet worden. Dat kan ik kort uitleggen. De capaciteitsverdeling van ProRail moet onafhankelijk gebeuren. Als ProRail en de NS weer bij elkaar zouden worden gebracht, kan de capaciteitsverdeling daar niet blijven; die zou daaruit gehaald moeten worden. Op het moment dat we een andere beweging maken en ProRail bijvoorbeeld in het ministerie zou worden gezet — daar is inmiddels de inspectie ondergebracht — is de vraag hoe de onafhankelijkheid richting de inspectie wordt geborgd. Die analyse hebben we toen uitgebreid gemaakt en we hebben gezegd: we laten het zoals het is, maar we vinden dat er een aantal weeffouten uit gehaald moeten worden. Dat zijn we nu aan het doen. Dat gaat niet altijd even soepel, maar het is wel erg belangrijk dat we de organisaties optimaal laten samenwerken, dat we ze klaarmaken voor de toekomst, ook als het gaat om het Vierde Spoorpakket, en dat we zorgen dat andere personenvervoerders, goederenvervoerders en overheden bij de samenwerking betrokken zijn.

Borging van de samenwerking en de vraag hoe ProRail en de NS de toekomst in moeten, heb ik vastgelegd in de beheer- en vervoersconcessie. We hebben gezegd dat de doelen van die twee concessies, in tegenstelling tot de oude concessies, niet anders dan gelijkluidend kunnen zijn. Het kan niet zo zijn dat ProRail andere doelen nastreeft dan de Nederlandse Spoorwegen. Die doelen moeten gelijkluidend zijn. De reiziger, de verlader, de goederenvervoerder moet op één staan. In de concessies hebben we dan ook zo veel mogelijk prikkels op dezelfde manier vormgegeven.

De heer Flierman heeft gevraagd hoe het zit met de aansturing. Bij deze samenwerking past het dat de NS en ProRail door dezelfde bewindspersoon worden aangestuurd.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Dank aan de staatssecretaris voor de heldere uiteenzetting over waar ze staat. Ik ga een stukje terug naar de concessieverlening aan de NS tot 2025. De staatssecretaris zegt dat we deze ordening tot die tijd zo hebben met de NS als de berijder op het hoofdnet. Nu is het punt natuurlijk dat in deze richtlijn en straks ook in het Vierde Spoorpakket — ik weet dat de staatssecretaris daar straks nog over gaat spreken — de druk een andere kant op gaat. De druk is om volledig het spoor te openen en ook op ons hoofdnet concurrentie toe te laten. In mijn ogen zou dat rampzalige gevolgen hebben. Als je dat hoofdnet gaat opknippen in stukken, vanuit de gedachte in dat Vierde Spoorpakket van meerdere berijders, dan geeft dat allemaal aansluitingsproblemen en nog meer communicatieproblemen. Dus dat moeten we echt niet doen in Nederland. De staatssecretaris zegt dat dat tot 2025 zo blijft. Maar hoe gaat zij dan om met die druk vanuit Europa, dat toch consistent aankoerst op verdere liberalisering?

Staatssecretaris **Mansveld**:
De heer Kuiper heeft mij verleid om wel degelijk nu al op het Vierde Spoorpakket in te gaan. Hij stelt mij de kernvraag. De Herschikkingsrichtlijn is daarin een afgesloten geheel. De invloed gaat komen bij het Vierde Spoorpakket. In plaats van daarbij de toekomst te schetsen, zal ik dat nu gelijk doen, want dat sluit het beste aan op de vraag.

De implementatie van deze richtlijn staat los van het Vierde Spoorpakket. Mijnheer Kuiper, u hebt gevraagd of er met het aannemen van het wetsvoorstel nog ruimte is voor de opstelling van Nederland bij het Vierde Spoorpakket. Het antwoord daarop is ja. De Herschikkingsrichtlijn bevat wat de ordening op het spoor betreft geen nieuwe eisen ten opzichte van wat nu al in de Spoorwegwet is geregeld. De Europese Commissie beoogt volledige open marktwerking. Dat wordt niet met deze richtlijn geregeld, maar het Vierde Spoorpakket gaat over de openstelling van de spoormarkt.

De implementatie van deze Herschikkingsrichtlijn staat de Nederlandse inzet in de onderhandelingen over het Vierde Spoorpakket niet in de weg. Zoals u weet, is Nederland geen voorstander van een verdere openstelling van de nationale spoormarkt. De onderhandelingen zijn echt in volle gang as we speak, want we zijn druk bezig om te kijken of het lukt om 8 oktober in Europees verband te praten in de Transportraad over een voorstel dat er dan ligt. Ik ben daar zeer actief in geweest, omdat het voor mij belangrijk was dat niet het middel van de aanbesteding tot doel werd gekozen maar dat juist de kwaliteit van het spoorwegnet het doel moet zijn voor Nederland en voor heel Europa. Ik ben op stap gegaan met onder mijn arm twee gele kaarten waarvan een door u is uitgedeeld, met name vanwege de subsidiariteit. De Nederlandse inzet is dat wij eigen keuzes willen maken. Dus wij willen kunnen kiezen tussen aanbesteding en onderhandse gunning. Dat is nu zo in Nederland, want de regionale lijnen worden aanbesteed, het hoofdrailnet is onderhands gegund, waarbij ik nastreef dat het vervoer op het hoofdrailnet mogelijk moet blijven. Daarbij wordt op prestaties in de vorm van concessies gestuurd. Het lijkt nu dat we daarin de steun hebben van andere landen. Dat is nog geen gelopen race; we zitten echt in de laatste dagen om te kijken of we dat voorstel voor elkaar krijgen. Dat zou betekenen dat, als je de kwaliteit en de reiziger als uitgangspunt neemt, onderhandse gunning mogelijk moet blijven, waarbij wel getoetst wordt of dat ook daadwerkelijk de kwaliteit oplevert die je van een onderhandse gunning zou vermoeden.

Ik heb bijvoorbeeld tegen Frankrijk gezegd: stelt u zich voor dat Parijs in zes stukken wordt opgedeeld en dan aanbesteed. Daar had men niet over nagedacht. Als ik kijk naar de randstadregio en bedenk dat we die zouden moeten gaan opknippen — ik weet niet hoe u ernaar kijkt — dan begint bij mij het kippenvel op te komen, want dan is de vraag of je die kwaliteit nog kunt bieden.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Ik kijk er net zo tegenaan als u, mevrouw de staatssecretaris, want inderdaad is bij het opknippen van het druk bereden Nederlandse net de vergelijking met Parijs interessant en belangrijk. Dat zou hier inderdaad tot allerlei problemen leiden, dat ben ik met u eens. U zegt dus dat het, als wij vandaag of volgende week bij de stemming instemmen met dit wetsvoorstel, u niet in de weg staat als u moet onderhandelen in het kader van het Vierde Spoorpakket? Ik wil u natuurlijk graag geloven, maar ik hoor dat nu alleen van u, terwijl deze wetswijziging en de richtlijn natuurlijk helemaal doorademd zijn van het paradigma van de open markt op het Europese spoor. Dus nogmaals, hoe kan het dan dat dat u niet in de weg staat terwijl u bij de onderhandelingen nu bezig bent over het Vierde Spoorpakket?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb me al laten verleiden door de heer Kuiper om het einde wat naar voren te halen. Ik kom zo terug op de Herschikkingsrichtlijn. Ik ga nu in een andere volgorde door mijn betoog heen. Als u mij toestaat dat ik mijn betoog voor een deel afrond, dan denk ik dat ik zomaar bij zijn antwoord uitkom. Als dat niet zo is, dan hoor ik dat graag.

De heer **Flierman** (CDA):
Ik ga nog even terug naar het laatste stukje van het betoog van de staatssecretaris, over de interne organisatie van het beheer van het spoorwegnet. Zij zei daarover met zo veel woorden dat het heel goed is dat de beheersconcessie voor ProRail en de vervoersconcessie voor de NS bij hetzelfde ministerie en door dezelfde bewindspersoon worden behandeld omdat de belangen samenlopen. Nu is dat voor zover dat gaat om het personenvervoer op het hoofdnet wellicht het geval, maar we hebben op zijn minst ook nog te maken met internationaal vervoer, goederenvervoer en regionaal vervoer, allemaal activiteiten die voor dit land ook van groot belang zijn. Daarbij heeft ProRail ook een verantwoordelijkheid, maar daarbij spoort die verantwoordelijkheid van ProRail niet per definitie met de belangen die de NS heeft. Mijn vraag was juist gericht op die aspecten van het vervoer en op de modaliteiten die vervoersaanbieders ook onafhankelijk en zorgvuldig kunnen bedienen als het gaat om de verantwoordelijkheid voor de verschillende concessies. Is het nu verstandig dat die bij één bewindspersoon berusten? Dus ik zou graag nog van de staatssecretaris horen hoe zij met die mogelijkerwijs tegenstrijdige belangen omgaat.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik zie daar geen tegenstrijdige belangen in. Als het bijvoorbeeld gaat om de capaciteitsverdeling hebben we nu juist geprobeerd bij goederenvervoer een enorme slag te maken. Het goederenvervoer werd geregeld via Keyrail. Dat hebben we opgeheven en het ondergebracht bij ProRail om betere afwegingen te kunnen maken.

Bovendien hebben we bekeken hoe het goederenvervoer nu is georganiseerd. U moet zich voorstellen dat er wel slots werden uitgegeven voor het goederenvervoer maar niet volgereden, want die goederenvervoerder had opeens op een ander moment wat vervoer, dus midden op de dag lagen daar treinwegen leeg. We hebben dat juist ondergebracht bij ProRail om veel beter te kunnen schakelen tussen reizigersvervoer en goederenvervoer, want het doel is niet alleen dat we beter gaan rijden op het spoor maar ook meer. Voor meer heb je een gebalanceerde verdeling nodig bij het toekennen van die treinpaden. Met de regionale vervoerders moet ook non-discriminatoir omgegaan worden. De capaciteitsverdeling bij ProRail moet onafhankelijk zijn. Hoe die capaciteit wordt verdeeld en hoe daar in het veld mee wordt omgegaan, moet gelijkelijk zijn. Dat wordt zo geborgd, maar ook de samenwerking tussen de NS en ProRail moet worden geoptimaliseerd in het belang van de reiziger. Nu waren, zoals ik al zei, de concessies niet gelijkluidend. Die zijn gekoerst op dezelfde doelen. ProRail en de NS moeten op het hoofdrailnet gewoon veel nauwer gaan samenwerken en zorgen dat de samenwerking ook leidt tot profijt voor de reiziger. De capaciteitsverdeling waarin goederen en reiziger elkaar tegenkomen, wordt elk jaar in een dienstregeling neergelegd. Iedereen kan daarbij zijn treinpaden indienen. Wat ik belangrijk vind, is dat er ook voor de dedicated Betuwelijn ruimte overblijft om op het laatste moment nog slots in te vullen. Die capaciteitsverdeling vindt plaats bij ProRail. Op het moment dat ik beide organisaties kan aansturen via de concessies kan ik ze ook bij elkaar brengen.

De heer **Flierman** (CDA):
Nog even over de capaciteitsverdeling. De staatssecretaris stelde eerder dat het organisatieonderdeel dat dit doet, onafhankelijk moet kunnen opereren en dat dat niet binnen het ministerie mag worden geïncorporeerd. Hoe zit het dan met de Chinese walls, de scheiding tussen het deel van ProRail dat de capaciteit verdeelt en de rest? Als ik de staatssecretaris goed begrijp, zegt zij dat de belangen synchroon lopen bij onderhoud en zo en dat zij daarop wil sturen, maar dat zij met haar handen van de capaciteitsverdeling moet afblijven, plat gezegd.

Staatssecretaris **Mansveld**:
De capaciteitsverdeling moet onafhankelijk plaatsvinden. Er is ook nog de verkeersleiding. Die moet ervoor zorgen dat het allemaal goed verloopt. Op het moment dat er problemen zijn, moet de verkeersleiding die oplossen. Er is al een aantal jaren een soort crisiscentrum waar alle goederenvervoerders, ProRail en de NS bij elkaar zitten als er iets gebeurt, bijvoorbeeld bij een aanrijding met een persoon. Dan kan er ook gelijk worden geschakeld. Ik wijs voorts op het onderhoud en de investeringen. Ik stuur die zaken aan in het kader van mijn subsidieverlenende rol. Die kwesties wil ik ook beter laten verlopen, omdat het is voorgekomen dat ProRail en de NS wat dit betreft tegenstrijdige belangen hadden. De NS wilde bijvoorbeeld iets sneller rijden en daarvoor een stukje dubbel spoor hebben, terwijl ProRail aangaf dat dit geld kost en zich afvroeg of die ene minuut het waard is. Om uit die discussies te blijven, heb ik ingezet op een investeringscommissie. Die commissie wordt op zeer korte termijn geïnstalleerd, want ze is inmiddels samengesteld. Als het vervolgens om grote investeringen gaat, in feite de subsidies voor de grote investeringen, gaat die onafhankelijke commissie kijken of de investeringsbeslissing op een juiste manier tot stand is gekomen. Er vindt analyse plaats, zodat er, voordat ik de investering accordeer, door een groep deskundigen naar is gekeken.

De **voorzitter**:
Heel kort, mijnheer Flierman, want ik wil de staatssecretaris wel de gelegenheid geven om haar betoog te houden.

De heer **Flierman** (CDA):
Ik houd het heel kort. Ik had de staatssecretaris ook nog gevraagd naar de rol van de aandeelhouder. Misschien komt zij daar straks nog op terug.

Staatssecretaris **Mansveld**:
De heren verleidden mij om mijn betoog in een iets andere volgorde te houden, maar ik kom er allemaal op terug.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Ook nog kort, omdat het om dit punt gaat. We hebben het nu toch over de splitsing tussen ProRail en de NS. We hebben in de jaren negentig een heel ferme stap op dat punt gezet, die andere landen niet hebben gezet. Daar is de integratie sterker gebleven. Ik doelde daarop met mijn opmerking dat men die keus in Duitsland en Frankrijk niet heeft gemaakt. De staatssecretaris treft nu maatregelen om de integratie toch tot stand te brengen. ProRail en de NS moeten vooral samenwerken bij lange termijn spoorinfrastructuurinvesteringen. Moeten wij echter ook niet de les trekken dat het met de splitsing te hard is gegaan? De staatssecretaris neemt de huidige constructie in feite opnieuw in bescherming, maar dan moeten wij het gat tussen ProRail en de NS voortdurend dicht managen, terwijl er sprake blijft van een diepe weeffout. Een andere ordening is echter beslist mogelijk. Andere landen beschermen die ook. Duitsland doet dat ook. In de richtlijn komt het ook op die manier naar voren. Ik heb dat nog geciteerd. Je kunt twee afdelingen binnen één bedrijf hebben. Ik zie graag dat de staatssecretaris daar in dit debat op reageert.

Staatssecretaris **Mansveld**:
In de analyse van de verschillende scenario's is ook gekeken naar het scenario van een holding met daaronder ProRail en de NS. De vraag is dan echter wat een holdingmodel toevoegt als je die samenwerking toch al wilt afdwingen, bijvoorbeeld via de concessies. Ik maak mijn betoog over het Vierde Spoorpakket in dat kader even af, want een ander element van dat Vierde Spoorpakket heeft betrekking op de vraag of de bestaande mogelijkheid van de holdingstructuur, beheer en spoorvervoer in een holding, blijft bestaan. Het hoofdpunt in het Vierde Spoorpakket blijft dat de onafhankelijkheid tussen beheer, denk aan de capaciteitsverdeling, en vervoer moet blijven gegarandeerd. De holdingstructuur is vooral voor Duitsland en Frankrijk een item. Ook daarvoor geldt dat de onderhandelingen nog volop bezig zijn. De Europese Commissie staat een Chinese muur voor tussen de onderdelen van de bedrijven, maar ik zit iets minder strak in die discussie dan Frankrijk en Duitsland. Ik weet dat de discussie tussen die twee landen en de Europese Commissie momenteel ook plaatsvindt.

De **voorzitter**:
Nu echt heel kort, mijnheer Kuiper.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Dank, voorzitter. De staatssecretaris vraagt wat je ermee wint. Je wint ermee dat je één kapitein op het schip hebt. Dat win je ermee. Het gaat per definitie om langetermijnprojecten. Wat voor treinen heb je over 20 jaar? Wat voor soort rails heb je je daarvoor nodig over 20 jaar? Hoe moet dat allemaal lopen? Dat vraagt om één kapitein op het schip. Dat win je ermee. Volgens mij blijft Duitsland met hand en tand verdedigen dat men daar een holding wil blijven. Die Chinese muur zal er daar vermoedelijk niet komen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kan helaas niet in de toekomst kijken. Ik weet niet hoe dat gaat uitpakken in het pakket. Ik geef een voorbeeld. Er moet een nieuw treinbeveiligingssysteem worden aangelegd. Dat heet ERTMS. Dat is de afkorting van een heel lang begrip. Dat betekent dat we voor zowel de banen als de treinen inbouw moeten organiseren om ervoor te zorgen dat dat nieuwe beveiligingssysteem er straks in heel Europa is. Dat moet in nauwe samenwerking tussen de NS en ProRail. Daarom hebben wij daarvoor een specifieke projectorganisatie opgezet. Dat project gaat lang lopen, op zijn minst tot 2030. We hebben gekeken waar samenwerking nodig is. In dat kader volgen wij het programma Beter en Meer. Eerst moet het beter op het spoor, want er zijn te vaak verstoringen die te lang duren. Dat moeten wij oplossen. Daarna willen wij dat er meer gaat rijden. Daar hebben we dat beveiligingssysteem voor nodig. Eén van de bijwerkingen — ik noem het een side kick — van het beveiligingssysteem is dat er korter op elkaar kan worden gereden, omdat er met behulp van software wordt gestuurd. Dat betekent dat de treinen dichter op elkaar kunnen rijden. Heb je daar een holding met twee bedrijven voor nodig? We hebben daarvan gezegd: nee, we maken een omgeving voor het project. In de Tweede Kamer is dat ook tot groot project benoemd. We zorgen ervoor dat we een en ander op die manier aansturen, zodat we weten dat er sprake is van optimale samenwerking met de partijen die nodig zijn. We kunnen tevens aansluiten op Europa. Zou het anders zijn met een holding? Nee, want ook dan hadden we voor een projectorganisatie gekozen. De analyse van anderhalf jaar geleden heeft heel grondig plaatsgevonden. Het in een holding onderbrengen van de NS en ProRail heeft geen toegevoegde waarde als we beide organisaties via een projectorganisatie en beheerconcessies kunnen aansturen. Met name de beheerconcessie en de vervoerconcessie gaan uit van een totaal andere opzet, met gezamenlijke doelen. Dat is totaal anders dan daarvoor. Ik verdedig dit omdat ik denk dat het goede keus is geweest. Daarmee heb ik het Vierde Spoorpakket gehad.

Mevrouw Meijer vraagt hoe ik rekening heb gehouden met de uitkomsten van het onderzoek van de Eerste Kamer. Bij het opstellen van de Lange Termijn Spooragenda en de analyse hoe we de ordening willen organiseren, heeft het rapport van deze Kamer als input gefungeerd. Dat rapport hebben wij dus laten meewegen.

Dan de sturing op ProRail. Daarover zijn vragen gesteld. Met de Lange Termijn Spooragenda heb ik ook ingezet op een andere sturing op ProRail. ProRail moet de publieke uitvoeringsorganisatie van het spoor worden. Om dat te bewerkstelligen, werk ik langs drie lijnen. De eerste heeft betrekking op het aandeelhouderschap. Als eigenaar in het kader van de eigendomsverhouding sta ik op afstand, terwijl

de raad van commissarissen de verantwoordelijkheid heeft voor het sturen op het verbeteren van de kwaliteit van de organisatie, zodat deze in staat is haar maatschappelijke taak waar te maken. Daarom heb ik bij de benoeming van nieuwe commissarissen en vervolgens ook bij die van de nieuwe bestuurders gestuurd op een grotere affiniteit met de publieke taken en de maatschappelijke rol van ProRail. Ik ben al uitgebreid ingegaan op de beheerconcessie. Wat dat betreft stuur ik op de publieke dienstverlening van ProRail, zoals betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het spoor. Daarnaast verplicht de nieuwe concessie ProRail tot grotere transparantie. Zaken die niet goed lopen, moeten eerder worden gemeld.

Ik heb kort al iets gezegd over de subsidieverlening. Wat dat betreft stel ik eisen aan de kwaliteit en de uitvoering van projecten en maak ik afspraken over de rapportageverplichtingen. Ik maak dus vaker gebruik van externe audits, van gate reviews, zodat we kunnen zien of we met de goede dingen bezig zijn. Omdat er zaken nu in beweging worden gezet, komen er ook zaken naar buiten. Dat is vervelend, maar alleen op die manier kan er orde op zaken worden gesteld. Ik vind het heel goed dat er een cultuur ontstaat binnen de organisatie waarin mensen durven zeggen dat er iets niet goed is gegaan, dat er vervolgens gekeken wordt of dat klopt en dat er gehandeld wordt. Ik denk dat het een beloning is voor mensen om in een veilige cultuur te werken, waarin zij melding kunnen maken van dingen die volgens hen niet goed gaan, dat ze zien dat de organisatie die zaken oppakt en dat er iets mee gebeurt. Zowel bij ProRail als bij mij is de drive erg groot om het beter te maken voor de reiziger. De prestaties moeten gestaag en stabiel omhoog. Dat is ook het doel van deze verandering. ProRail werkt zelf ook aan de gewenste verandering. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe topstructuur die eraan komt en het actieplan om de compliance cultuur te verbeteren. Bij het goederenvervoer hebben we de goederen anders gepositioneerd: niet meer buiten de organisatie. Op heel veel plekken in de organisatie worden veranderingen aangebracht door anders te sturen.

De heer **Flierman** (CDA):
Ik wil toch nog even terugkomen op de relatie tussen de staatssecretaris als aandeelhouder en ProRail. Wij hadden overigens gevraagd waarom het aandeelhouderschap niet bij de minister van Financiën ligt, zoals bij de NS het geval is. Misschien gaat de staatssecretaris deze vraag nog beantwoorden. Wat ik zojuist hoorde, intrigeerde mij. De staatssecretaris zei dat er een nieuwe raad van commissarissen is benoemd, inclusief een voorzitter. Vervolgens ging zij in op dingen die zij als staatssecretaris voor ProRail doet. Ik dacht de hele tijd dat dit typisch het werk was van de commissarissen. Daar zit volgens mij het probleem: het is niet duidelijk wat de raad van commissarissen doet en wat de staatssecretaris doet voor het bedrijf. Dat zou weleens de bron van heel veel onrust en onduidelijkheid kunnen zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Er zijn in de verschillende rollen veranderingen aangebracht. Vanuit het aandeelhouderschap is een opdracht aan de organisatie gegeven. Dat is een eigendomsverhouding waarvan ik vind dat de raad van bestuur en de raad van commissarissen aan zet zijn. Zij sturen de organisatie en moeten borgen dat de organisatie voortgaat. Als aandeelhouder sta ik daarbij op afstand. We hebben een- of tweemaal per jaar een aandeelhoudersvergadering. Gebruikelijk is om in het voorjaar de jaarrekening en de financiën te bespreken. In het najaar kun je eens praten over de strategie of de wensen voor het volgende jaar of meerdere jaren. De heer Flierman doelt echter op de beheerconcessie. Daar stuur ik op de kwaliteit van de publieke dienstverlening. Dat ligt vast in de concessie en daar gaat het om de kwaliteit die geleverd wordt aan de reiziger, de afnemer van ProRail. Dat is iets anders dan de eigendomsverhouding als aandeelhouder. Daarnaast hebben we de subsidieverlening. Bij grote projecten vind ik dat we de subsidieverlenende rol goed moeten borgen. Ik heb gezegd dat ik wil dat er een investeringscommissie komt die nieuwe investeringen beoordeelt op een aantal technische, economische of financiële criteria. We timmeren overigens stevig aan de weg, want het aantal stations dat we opleveren is groot. Ik probeer die drie rollen heel zuiver neer te zetten, maar ik merk — ik kom hierbij bijna terug op de citaten die ik uit het rapport heb gehaald — dat het best ingewikkeld is voor de buitenwereld, zoals de Eerste en Tweede Kamer, om te weten op welke rol je toeziet. Op de aandeelhoudersrol is dat een grote afstand.

De heer **Flierman** (CDA):
Ik zou mij goed kunnen voorstellen dat de staatssecretaris vanuit verschillende rollen op de wat-vraag ingaat, maar dat de hoe-vraag bij uitstek iets is voor de raad van bestuur en de raad van commissarissen van ProRail. Toch meen ik soms in het betoog van de staatssecretaris te bespeuren dat in de sturingsrelatie tussen het ministerie en ProRail ook de hoe-vraag regelmatig aan de orde is.

Staatssecretaris **Mansveld**:
In dat geval bied ik oprecht mijn excuus aan voor de onduidelijkheid. Ik probeer er juist voor te zorgen dat we van een heleboel verwarring af komen, vooral voor de organisatie ProRail.

Gevraagd is hoe ik de verschillende rollen scheid. We hebben de rollen in de organisatie bij andere directies neergelegd. Ze liggen in het departement separaat. De heer Flierman vroeg waarom het aandeelhouderschap niet bij het ministerie van Financiën is neergelegd. In het staatsdeelnemingenbeleid hebben we hier een heel bewuste keuze voor gemaakt. De reden is dat ProRail is aangemerkt als een beleidsdeelneming. In een beleidsdeelneming is er geen goed onderscheid te maken tussen een zelfstandig functionerende organisatie en de beleidsmatige aspecten van het werk van de onderneming. Beleidsdeelnemingen zijn ook financieel afhankelijk van het betrokken beleidsdepartement. In die zin functioneert ProRail feitelijk als verlengstuk van het beleid. Daarom hebben we ProRail in de Lange Termijn Spooragenda als publieke uitvoeringsorganisatie gepositioneerd. Een scheiding van de twee rollen is in dat geval niet doelmatig. Je moet er wel heel transparant mee omgaan en niet op het verkeerde moment de verkeerde rol aannemen. Als aandeelhouder sta ik op afstand. De raad van bestuur en de raad van commissarissen zijn in charge. ProRail is ook een bv.

Hoe wordt de onafhankelijkheid van ProRail geborgd? We hebben de onafhankelijkheid in wet- en regelgeving

geborgd. Het Besluit capaciteitsverdeling ziet erop toe dat het non-discriminatoir wordt beoordeeld. Binnen ProRail is de capaciteitsverdeling weer apart georganiseerd. ProRail bestaat uit drie zaken. De capaciteitsverdeling, de verkeersleiding en het heel grote timmerbedrijf. Dat zijn de elementen van ProRail.

Dan de subsidieverlening. Ik heb al aangegeven dat ik ook daar strakker op stuur. Er wordt extra capaciteit op ingezet en ik heb de commissie al genoemd. De commissie helpt ook om de complexiteit van de grote investeringsprojecten beter in beeld te krijgen. Een groot investeringsproject zoals station Arnhem loopt twintig jaar. Dat gaat vaak over directies en bewindspersonen heen. Ik vind dat we dat transparant in beeld moeten brengen. Nu lijkt het weleens dat mensen verrast worden door een bijstelling van de begroting. Op het moment dat een rechter of de Onderzoeksraad Voor Veiligheid een uitspraak doet over een ander project, kan het zijn dat we technische aanpassingen moeten doen. Het kan ook zijn dat de omgeving overlast heeft en dat op een ander tempo gebouwd wordt. Dat moet transparant en inzichtelijk zijn, zodat mensen die nieuw in een functie aan het werk gaan, overzicht krijgen over het project.

In het Eerste Kameronderzoek getiteld Verbinding verbroken? heeft de Kamer het Nederlandse privatiserings- en verzelfstandigingsbeleid van de afgelopen decennia onderzocht. Ook heeft ze gekeken naar de parlementaire discussie en de aangevoerde argumenten voor privatisering en verzelfstandiging, en de effecten ervan voor de relatie tussen burgers en rijksoverheid. Ik denk dat dit heel bruikbare inzichten heeft opgeleverd en lessen voor toekomstige discussie. Ik heb al een aantal citaten gegeven die mij op dit moment het meest raken. Een van de onderzochte casussen is de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen geweest. De onderzoekconclusie die volgens mij het meest in het oog springt, is dat de burger in de discussie over verzelfstandiging van de NS als klant werd gezien. Dat is een conclusie die past in mijn beleid, want ik vind dat de reiziger centraal moet staan: niet de stations, niet de reis, maar de reiziger. Deze reiziger gaat van deur tot deur en wij willen een veilig, betaalbaar en betrouwbaar product, zodat de reiziger gebruik wil maken van openbaar vervoer. Op die manier kan de doelstelling van de Lange Termijn Spooragenda worden gerealiseerd dat de reiziger verleid wordt om met de trein te reizen.

In het rapport is ook een stuk geschiedenis gegeven. Mevrouw Meijer vroeg naar de scheiding. In 1993 hebben het parlement en het kabinet gekozen voor die scheiding. Andere landen hebben eigen keuzes gemaakt. Dat was een vraag van de heer Kuiper. Wat zijn de acties voor de toekomst voor de Nederlandse Spoorwegen? Ik ben samen met de minister van Financiën een onderzoek gestart naar de huidige positionering van de Nederlandse Spoorwegen in het gehele speelveld van het spoor. Wij brengen in kaart wat de voor- en de nadelen zijn van de huidige positionering en welke optimalisaties en alternatieven voor verbetering het kabinet ziet. Dan kijken wij naar de onderwerpen waarbij de NS met andere vervoerders moet samenwerken en waarbij andere vervoerders van de NS afhankelijk zijn. Hoe is het op dit moment geregeld, zitten daar kwetsbaarheden in, hoe wordt met dit soort vraagstukken omgegaan in het buitenland en wat betekent dit voor de positie van de stations? Bij dit onderzoek wordt hier breed naar gekeken. In het najaar komen wij met de resultaten van het onderzoek.

De heer Kuiper heeft gevraagd hoe ik aankijk tegen het interessante idee dat wij lazen in Socialisme & Democratie. Bij het genoemde onderzoek met Financiën wordt breed gekeken. Juist dat breed en open kijken vind ik van belang. In het genoemde artikel wordt min of meer een keuze gemaakt voor nationale vervoerders. Een antwoord zie ik niet zozeer in structuur, maar vooral in samenwerking. Op die manier heb ik ook naar dat artikel gekeken.

Hoe past de Herschikkingsrichtlijn in dit alles? Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn worden de regels rondom de marktordening voor het Nederlandse spoor verder aangescherpt en verduidelijkt. Om in de woorden van de heer Flierman te spreken: we kijken naar een eerlijke en gelijke toegang. Dat is van belang, omdat in Nederland het hoofdrailnet is gegund aan de NS en de regionale spoorwegen in concurrentie worden aanbesteed. Veel van de regels in het wetsvoorstel versterken de borging van een gelijk speelveld, juist bij deze regionale aanbestedingen. Met het wetsvoorstel wordt de transparantie over tarieven en toegangsvoorwaarden van diensten en voorzieningen vergroot, mogen exploitanten toegang tot diensten en voorzieningen alleen weigeren indien er elders een economisch levensvatbaar alternatief is, wordt organisatorische en boekhoudkundige scheiding vereist indien er sprake is van een dominante positie op de markt, wordt de rol van de ACM versterkt en wordt de ex-antetoetsing door de ACM geïntroduceerd op de berekeningsmethode en de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Met de Herschikkingsrichtlijn vindt een verdere verbetering plaats van het gelijke speelveld. Ik ben ervan overtuigd dat de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn een belangrijke stap is, want marktordening op het spoor in de huidige dynamische tijden vergt alertheid en betrokkenheid. De Kamer mag van mij beide verwachten.

De suggestie van mevrouw Meijer over het aangeven van toevoegingen in de memorie van toelichting neem ik graag mee.

Dan kom ik bij de implementatie in andere landen. Iedere lidstaat heeft zijn eigen parlementaire traject om te komen tot de omzetting van een Europese richtlijn. De Europese Commissie is eigenlijk de enige instantie die nagaat of de lidstaten de Europese regels tijdig hebben geïmplementeerd. Er wordt niet bijgehouden hoever elk land feitelijk is met de implementatie. Informeel heb ik vernomen dat Zweden op tijd gereed is met de implementatie en dat de volgende landen nog niet gereed zijn: België, Griekenland, Spanje, Luxemburg, Oostenrijk, Litouwen, Polen, Slovenië, Finland, het Verenigd Koninkrijk, Bulgarije, Denemarken, Duitsland en Estland. Daarmee hoop ik de vraag van de heer Flierman zo secuur mogelijk te hebben beantwoord.

Ik kom bij de gebruiksvergoeding of, zoals het nu heet, de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, wat dan leidt tot de afkorting VMT. Ik ben zelf nog in de stand "gebruiksvergoeding"; het is altijd even wennen aan nieuwe afkortingen. In de richtlijn staat over de VMT dat de beheerder de direct aan de exploitatie van de treindienst gerelateerde kosten doorberekent aan de spoorvervoerders en dat de beheerder een methode moet vaststellen voor de toerekening van die kosten. Er staat ook dat de toezichthouder deze berekeningsmethode moet goedkeuren. De heer Flierman vraagt waarom in het wetsvoorstel niet is opgenomen dat de ACM toezicht houdt op de efficiency

van de beheerkosten. Het toezicht op de kosten is geen onderdeel van de richtlijn. Bovendien houdt de ACM zich vooral bezig met de marktordening en niet met efficiëntie van bedrijven in de markt, maar dat betekent natuurlijk niet dat er niet efficiënt wordt gewerkt.

Als aandeelhouder van ProRail en als subsidieverstrekker heb ik er belang bij dat ProRail efficiënt opereert. Het budget dat voor ProRail is bestemd, is immers onderdeel van mijn begroting. Meer specifiek is in artikel 5 van de beheerconcessie opgenomen dat ProRail efficiënt moet opereren. Ik kan heel concreet zijn over het opleggen aan ProRail van de taakstelling op beheer en onderhoud en de apparaatskosten. ProRail moet zo laag mogelijke levenscycluskosten nastreven en eens in de vier jaar in een benchmark de beheer- en onderhoudskosten vergelijken met andere Europese spoorbeheerders.

De heer Van Hattem heeft gevraagd of ik omwille van de transparantie nu een noodzaak zie om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen. In artikel 10 van de AMvB vergoeding minimumtoegangspakket is opgenomen dat de ACM een toets uitvoert op de toerekeningsmethodiek waarmee ProRail de tarieven voor de gebruiksvergoeding bepaalt. In datzelfde artikel staat dat bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld met betrekking tot de goedkeuring van de methode voor toerekening. De ACM heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd op de Algemene Maatregelen van Bestuur. De ACM heeft in de uitvoeringstoets aangegeven dat op basis van het ontwerpbesluit voor deze AMvB de methode voor toerekening van ProRail beoordeeld kan worden. Volgens de ACM is voor aanvullende regels op dit moment dan ook geen noodzaak.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Ik heb niet gevraagd wat de ACM ervan vindt. Ik heb gevraagd of de staatssecretaris vindt dat er op dit moment voldoende sturing plaatsvindt op de efficiency, op de kosten. Volgens berichten in de media zijn er blijkbaar heel veel problemen met de financiële administratie van ProRail. Is het daarom niet belangrijk om daarop extra te sturen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb niet alle artikelen gelezen, maar volgens mij is de achterliggende vraag van de heer Van Hattem of ik vertrouwen kan hebben in de organisatie van ProRail. Ja, ik heb vertrouwen in de organisatie van ProRail, maar er moeten verbeteringen plaatsvinden. Daar maken we afspraken over en daar stuur ik op. Op de efficiency stuur ik via de beheerconcessie zoals ik net heb aangegeven.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Dat vind ik toch te weinig concreet. Er ligt nu een wetsvoorstel voor waarin de methodiek inderdaad wordt getoetst door de ACM. Daar is op zich weinig op aan te merken. Daar zit een logica in. Wanneer de input van gegevens niet deugt, als de cijfers die daarin gaan niet kloppen door een falende financiële administratie of misschien zelfs door fraude zoals werd gesuggereerd, dan zitten wij nog steeds met een probleem van kosten die uiteindelijk worden doorberekend in de prijs van de treinkaartjes en in de kosten voor de goederenvervoerders. Daar zit het zwakke punt van dit voorstel. Hoe kan de staatssecretaris met concrete maatregelen toch zorgen voor meer efficiency, los van de sturing op de methode?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Zoals ik net al zei, vindt er eens in de zoveel tijd een benchmark plaats van de tarieven. Als ik kijk naar de gebruiksvergoedingen en de prijsstelling, dan heb ik zeer alerte meekijkers, te weten de gebruikers van het spoor. Ik heb geen enkele reden om te geloven dat dat niet goed gaat bij ProRail.

De heer **Flierman** (CDA):
Ik hoorde een nieuw ding in het betoog van de staatssecretaris dat mij intrigeerde, namelijk de benchmark. Misschien heb ik niet alles goed gelezen, maar dat was in ieder geval nieuw voor mij. Het is wel een gedeeltelijk antwoord op mijn vraag over de toets van de efficiency. Ik ben nog wel benieuwd of zo'n benchmark openbaar is. Wordt die met de gebruikers van het spoor gedeeld? Is er een discussie over mogelijk, zodat die benchmark als een effectief drukmiddel kan worden gebruikt om de efficiency bij ProRail te bevorderen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ja, de benchmark is openbaar. Ik kan u verzekeren dat een aantal gebruikers van het spoor bij de brievenbus wachten tot die daar binnenkomt.

Ik ben gekomen aan het einde van mijn beantwoording.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Ik heb toch nog een korte interruptie. Zo'n benchmark is leuk en aardig, maar daarvoor geldt hetzelfde als voor de berekeningsmethodiek. Als daar gecorrumpeerde cijfers ingaan, cijfers die gewoon niet kloppen, dan blijft die benchmark onvoldoende. Mijn vraag is nogmaals: wat wil de staatssecretaris doen om de financiële administratie van ProRail te verbeteren en in elk geval fraudebestendiger te maken?

Staatssecretaris **Mansveld**:
De woorden die de heer Van Hattem in de mond neemt, deel ik niet. Ik heb op dit moment geen enkele onderbouwing voor het gebruik daarvan. De vragen over de artikelen die mij zijn gesteld, heb ik uitgezet bij de raad van commissarissen.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Van Hattem.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Dit was een van de vragen die door mij gesteld zijn. De staatssecretaris is dus niet bekend met interne rapportages die er schijnbaar zijn bij ProRail waarin staat dat er sprake zou zijn van een slechte financiële administratie en mogelijk zelfs fraude?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Zoals ik al zei, heb ik een aantal artikelen niet gelezen. Ik kan niet alles lezen. Ik heb de gestelde vragen neergelegd bij de raad van commissarissen en ik verwacht op korte termijn de antwoorden daarop.

De **voorzitter**:
Ik begrijp dat u aan het eind van uw betoog was, staatssecretaris. Dank u wel. Dan zijn wij nu toegekomen aan de tweede termijn van de Kamer.

☐

De heer **Flierman** (CDA):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording. Die heeft wat mij betreft echt een aantal zaken verhelderd. Wij hebben een aantal kritische vragen gesteld, maar ik wil nog wel een keer onderstrepen dat de CDA-fractie niet tegen de uitgangspunten van het Europese beleid is. Dat Europa probeert om monopolistische staatbedrijven klantgerichter te maken door meer aanbieders op het spoorwegnet toe te laten, is wat ons betreft een prima ontwikkeling. Wij hebben in dit land vaak de neiging om veel nadruk te leggen om alles wat niet goed gaat. Dat laat echter onverlet dat Nederland in verhouding tot veel andere Europese landen, om over de rest van de wereld nog maar te zwijgen, een heel goed functionerend spoorwegnet heeft waarop veel goed gaat en dat intensief wordt gebruikt. Als bewoner van een deel van het land waar ook andere aanbieders dan NS actief zijn, kan ik zeggen dat daar ook die regionale concessieverlening echt word gewaardeerd en dat men daar de zegeningen van telt. Bij wijze van smalltalk: het spoorlijntje waar mijn schoonmoeder aan woont, is twintig jaar met opheffing bedreigd door NS en wordt nu tot volle tevredenheid door Syntus geëxploiteerd. Er gaat dus ook veel goed.

Wij hebben van de staatssecretaris een aantal acceptabele en overtuigende antwoorden gekregen over de formele structuren en met name de manier waarop de concessies aan NS en ProRail met elkaar samenhangen. Het uitgangspunt is dat de staatssecretaris en het ministerie vooral naar de wat-vraag kijken, maar dat de hoe-vraag toch echt aan de bestuurders en toezichthouders van ProRail zelf is. Dat is van belang. Het blijft ingewikkeld, die drie relaties: de subsidierelatie, de beheersrelatie en en de aandeelhoudersrelatie. Mijn indruk blijft dan ook dat waar het formeel misschien goed uit te leggen is, het er dus op aankomt om het ook in de praktijk zo te laten werken. Dat heeft vaak meer met cultuur en omgang te maken dan met formele regels. Ik denk dat dat wel een opgave blijft voor de regering.

Ik heb nog één vraag over het aandeelhouderschap. De staatssecretaris zei: ProRail is wat wij noemen "beleidsdeelneming", vandaar dat het aandeelhouderschap bij het ministerie ligt. Zij kan de vraag natuurlijk zien aankomen: is NS dan geen beleidsdeelneming? Die indruk heb ik toch niet, dat de staatssecretaris geen beleid voert voor wat betreft NS.

Dan kom ik op de sturingsopgaven, ook in de richting van de regio. Het is goed om nog eens te benadrukken, juist omdat daar heel veel wel goed gaat, dat dat een opgave is die niet alleen bij de staatssecretaris ligt, maar ook bij de andere concessieverleners. Het is een samenwerkingsopgave en geen opgave waarin vooral vanuit Den Haag gestuurd zou moeten worden. Ik denk dat de staatssecretaris dat met haar Groningse achtergrond snel met mij eens zal zijn.

Ik vond het interessant om te horen over de benchmark. Ik ga ervan uit dat die benchmark niet door ProRail zelf wordt uitgevoerd, maar dat daar een externe toets door onafhankelijke deskundigen is, zodat de cijfers die daarin naast elkaar worden gezet inderdaad geverifieerd zijn en deze een betrouwbaar beeld geven van de verhoudingen tussen ProRail en andere spoorbeheerders in andere landen voor wat betrfet de efficiency van de dienstverlening. Ik zie de staatssecretaris knikken. Ik denk dat zij dit straks nog zal bevestigen.

☐

De heer **Van Hattem** (PVV):
Voorzitter. Ik ben eigenlijk best geschrokken van de beantwoording door de staatssecretaris. Zij is niet bekend met de artikelen uit de media waaraan ik refereerde. Half Nederland kan niet ontgaan zijn dat deze week met grote letters in de krant stond "ProRail voor de rechter om tariefsverhoging" en "Positie van Mansveld bijzonder wankel". Het staat er echt allemaal in. Het zijn allemaal zaken die haar portefeuille direct raken. Mijn vraag is gewoon of de zaken kloppen die daarin geconstateerd worden. Als daar geen antwoord op is, is dat bijzonder vervelend. Ik vraag de staatssecretaris nogmaals om er goed naar te kijken en met een antwoord aan ons te komen.

Er is een andere concrete vraag van mij open blijven staan, namelijk die over de voor het heffingskader opgevoerde kosten in de begroting en de onderliggende empirische gegevens en bedrijfsmodellen van ProRail en, in het verlengde daarvan, mijn vraag over de fraudebestendigheid en de betrouwbaarheid van de financiële administratie. Hoe groot is het vertrouwen van de staatssecretaris in die empirische gegevens? Hoe toetst zij die gegevens, behalve via een benchmark? Ik heb hier een benchmark bekeken. Die is naar mijn idee niet van een dusdanig gedetailleerd niveau dat dat daar uit af te leiden is. In hoeverre heeft zij daar concreet vertrouwen in?

Een ander punt betreft de ACM. Er speelt momenteel ook een zaak, waar de staatssecretaris op 9 september een brief over heeft gestuurd aan de Tweede Kamer en ook aan deze Kamer. Die betreft een klacht van de FMN tegen de ACM. De FMN is, voor de duidelijkheid, de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. De ACM heeft daar een uitspraak over gedaan, waar heel concreet in staat dat de gebruiksgerelateerde kosten voor het onderhoud van het spoor en de wissels en een deel van de vervangingsinvesteringen ten onrechte zijn doorbelast aan de spoorvervoerders. Daarom moet er dus een nieuwe berekeningsmethodiek worden opgesteld voor de opbrengsten van ProRail. Die nieuwe methodiek zou half september worden aangeleverd. Is die inmiddels beschikbaar en, zo ja, kunnen wij die ontvangen? Is die wel voldoende betrouwbaar?

Tot slot. Het moge duidelijk zijn dat de PVV zich zal blijven verzetten tegen een door Brussel opgedrongen Europese spoorwegruimte. Nederland moet over zijn eigen spoorwegen kunnen beslissen, zo ook over zijn eigen eigen grenzen. Het in dit voorstel gepropageerde vrije verkeer van perso-

nen is een vrij verkeer voor de islamitische invasie die ons nu overspoelt. Ik relateer dat echt aan dit voorstel, want vanmiddag bereikte ons het bericht — het was een persbericht van Deutsche Bahn — dat er geen internationaal treinverkeer meer mogelijk is tot in elk geval 4 oktober — dat is een lange termijn — tussen München en Salzburg, juist vanwege die invasie. Dat toont dan weer eens aan hoezeer de Europese Unie mislukt is en hoezeer de open grenzen en het vrije verkeer van personen en goederen een aanfluiting zijn. Het is een aanfluiting en een directe bedreiging. Wij hebben het gezien met islamitische terroristen op onze treinen die met kalashnikovs de Thalys en de mensen daarin bedreigen. De eurofiele droom van open grenzen is een ongekende en ongecontroleerde chaos. Dit Brusselse dictaat maakt onze spoorwegen niet beter, goedkoper of veiliger. Integendeel. Onze fractie zal dan ook tegen dit voorstel stemmen.

De heer **Flierman** (CDA):
Ik wil even reageren op wat de heer Van Hattem hier in tweede termijn te berde brengt. Ik weet niet of de mores zeggen dat je ook in tweede termijn nog niet geïnterrumpeerd mag worden.

De **voorzitter**:
Na een maidenspeech mag je in tweede termijn geïnterrumpeerd worden.

De heer **Flierman** (CDA):
Prima, dan doe ik dat graag. Het beeld dat de heer Van Hattem oproept, roept bij mij toch herinneringen op aan de tijd waarin je aan elke grens van de ene in de andere trein over moest stappen. Is dat het beeld dat hij voor ogen heeft, dat als je als je bijvoorbeeld van hieruit naar Berlijn reist in Bad Bentheim van locomotief en van trein moet wisselen?

De heer **Van Hattem** (PVV):
Dat is absoluut niet nodig. Zoals ik in mijn eerste termijn al aangaf, waren we in de negentiende eeuw al in staat, een rechtstreekse verbinding tussen Valkenswaard en Parijs aan te leggen, waarvoor je gewoon kaartjes kon kopen. Dat is allemaal niet noodzakelijk. Het enige wat we moeten doen, is onze treinen goed controleren. Zet er een douanier op die controles uitvoert. Dat is een veel essentiëlere factor. Maar het gaat er nu om dat wij niet achter het huidige beleid van open grenzen en die ene spoorwegruimte, achterliggende drijfveer voor dit stuk, kunnen staan. U moet dit zien als een stemverklaring van onze kant: dit is gewoon een stukje eurofiele ideologie waarin wij niet mee willen gaan.

De **voorzitter**:
Laatste keer, mijnheer Flierman.

De heer **Flierman** (CDA):
Het probleem dat de heer Van Hattem nu aanduidt, heeft helemaal niets te maken met het onderwerp waarover we het nu hebben.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Nou ja, in het dictum van het stuk staat: het creëren van één Europese spoorwegruimte voor het realiseren van vrij verkeer van personen en goederen. Dat is gewoon een principieel punt waar wij niet achter kunnen staan en waarvan volgens ons dit wetsvoorstel een vervolgstap is. Daarom zullen wij dit voorstel niet kunnen steunen.

☐

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik ga door op de hoofdlijn van ons debat. Dank aan de staatssecretaris voor haar beantwoording. Zij gaf zelf aan dat zij niet vaak met ons spreekt. Ik zie ernaar uit dat dat vaker het geval zal zijn. Ik denk dat dit onderwerp het ook waard is. Als er dit najaar posities worden bepaald door het kabinet rondom NS en Vierde Spoorpakket, is er alle aanleiding om daarover in deze Kamer breder te spreken. Ik zou dat zeer wensen. Maar goed, dat is een keuze die natuurlijk bij ons ligt.

Voor mijn fractie is belangrijk dat de richtlijn die we nu hebben en die een-op-een wordt overgezet in deze wetgeving, de ruimte van het maken van eigen keuzes niet beperkt. Ik krijg daarop graag van de staatssecretaris het allerovertuigendste antwoord, waarbij ze niet alleen moet zeggen dát het zo is. Het allerovertuigendste antwoord is voor ons stemgedrag belangrijk. Wij vinden het belangrijk dat we eigen afwegingen kunnen maken over ons spoor. De staatssecretaris gaf aan dat deze vragen helemaal spannend worden als het gaat om het Vierde Spoorpakket. Ik moedig haar aan hierin een eigen opstelling te kiezen. Als ik de lijst van landen die de implementatie niet hebben doorgevoerd tot me laat doordringen — dank voor de openheid en eerlijkheid van de kant van de staatssecretaris — dan moet ik constateren dat dat toch wel een indrukwekkende lijst is. Het gaat om landen die de implementatie niet of niet volledig doorvoeren. Ik zal dat niet kwalificeren, maar het moet ons wel de ruimte geven om onze eigen afwegingen te maken; andere landen doen dat ook.

Ik kom toe aan de grote lijn, die af en toe naar voren kwam. De staatssecretaris heeft zelf geprobeerd die grote, lange lijn te schetsen, ook door het aanhalen van de parlementaire geschiedenis. We hebben in de jaren negentig keuzes gemaakt die niet goed zijn uitgepakt. We voerden een "grillig" beleid — de staatssecretaris nam dat woord ook in de mond — en we hebben geëxperimenteerd. Er zijn dingen goed gegaan. Ik ben het eens met de heer Flierman dat concurrentie op de zijlijnen, waarvan een aantal onrendabel was, heel goed heeft gewerkt. Maar de consensus in Nederland is dat je in control moet blijven op het hoofdnet. Daar moet je NS op laten rijden en dat moet natuurlijk gebeuren onder de beste kwaliteitscondities. Maar ik denk dat we bezig zijn om die weeffouten uit het verleden in een langetermijnproces recht te breien.

De staatssecretaris gaf aan dat ze, evenals de minister van Financiën, met een belangrijke bezinning bezig is. Toen we het met de minister van Financiën over het staatsdeelnemingenbeleid hadden, gaf hij aan dat het in het nieuwe staatsdeelnemingenbeleid zo is dat NS helemaal in handen zal blijven van de Staat. Ik hoop dat dat zo zal blijven. Waar komt de staatssecretaris mee? Is ze in ieder geval van plan om een visie neer te leggen? Dat zou ik namelijk belangrijk vinden. We hadden het even over het voorstel van Maarten

Veraart, waarop de staatssecretaris wat omfloerst reageerde. Ik hoop dat daar een wat duidelijker reactie op komt. Is de staatssecretaris van plan om dat te doen?

Mijn eerste vraag — het antwoord op die vraag is bepalend voor ons stemgedrag — is of de staatssecretaris bij aanneming van dit wetsvoorstel volledig de ruimte houdt om eigen keuzes te kunnen maken rondom het Vierde Spoorpakket.

□

Mevrouw **Meijer** (SP):
Voorzitter. De staatssecretaris heeft lang geantwoord, waarover we best wel teleurgesteld zijn. Ik sluit aan bij de woorden van mijn voorganger, de heer Kuiper, die verwijst naar de indrukwekkende lijst met landen die de implementatie nog niet gedaan hebben. Ik vraag me in gemoede af hoe het kan dat we op dit doodlopende spoor voortdenderen, op weg naar dat Vierde Spoorpakket en daarbij het braafste jongetje van de klas zijn. De staatssecretaris zegt verder dat ze de input van de Eerste Kamer heeft meegewogen. Maar dat zie ik helemaal niet meer terug in wat ze ons nu presenteert. De staatssecretaris kan zich misschien voorstellen dat ik mijn fractie zal adviseren, vooralsnog niet voor dit voorstel te stemmen.

De **voorzitter**:
Is de staatssecretaris in de gelegenheid meteen te antwoorden? Dat is het geval.

□

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik denk dat de heer Flierman in het begin van zijn betoog precies heeft gezegd waar het om gaat. We hebben een geweldig spoornet in Nederland liggen. We zitten in de mondiale top 3, kijkend naar de kwaliteit. In het Vierde Spoorpakket komt de mogelijkheid van onderhandse gunning terug. Dat komt doordat de Commissie heel goed heeft gekeken wat we in Nederland doen. We hebben een onderhands gegund hoofdrailnet met een kwaliteit die tot de top van de wereld behoort. We hebben de decentrale lijnen aanbesteed en we zien — ook dat heeft de heer Flierman betoogd — dat de kwaliteit daarvan goed is. Je ziet dat een combinatie van aanbesteden en onderhands gunnen op een klein, drukbereden net van duizenden kilometers werkt. Ik ben heel blij met de woorden van de heer Flierman. Verder ben ik heel blij dat zijn schoonmoeder aan een gedecentraliseerde lijn woont waar ze tevreden over is. Heel terecht is aandacht besteed aan de rol van de aandeelhouder. Je staat op afstand. Je hebt een raad van commissarissen en een raad van bestuur, die de organisatie moeten leiden.

Dat brengt me bij de opmerking van de heer Van Hattem. Ik heb natuurlijk een aantal artikelen gelezen, maar ik weet nooit of ik volledig ben. Waar het om gaat, is dat op de toon van die artikelen en de inhoud ervan wordt gereageerd door de organisatie en door de raad van commissarissen. Zij zijn op dat punt in charge. Die vragen heb ik uitgezet.

De heer Flierman zei dat papier en praktijk bij elkaar moeten komen. We hebben inderdaad veel zaken op papier uitgedacht. Dan blijkt vervolgens de praktijk weerbarstiger. De gesprekken daarover voer ik met de bonden en met de mensen op de werkvloer; zij weten wat de effecten zijn. Ik vind het belangrijk dat de uitvoerenden van NS en ProRail met elkaar praten. Want uiteindelijk moet het daar gebeuren. Uiteindelijk gaat het erom dat de rails er goed ligt en de treinen daar goed op rijden.

Waarom is NS geen beleidsdeelnemer, is gevraagd. Die vraag zag ik aankomen. Het verschil tussen ProRail en NS beweegt zich op verschillende vlakken. Wij betalen NS geen vergoeding voor het vervoer, terwijl ProRail wel subsidie krijgt. Van de infrastructuur maken ook andere vervoerders gebruik. Bij NS is in het verleden ook nagedacht over privatisering. Bij ProRail is dat nooit aan de orde geweest, want dat is een nationale publieke taak.

De heer Van Hattem hield een benchmark omhoog. Op 1 januari jongstleden is de beheerconcessie ingegaan. Ik vind het belangrijk dat er een gedegen, inzichtelijke benchmark ligt, waarop inderdaad gestuurd kan worden. Want iets wat vaag is, leidt zelden tot meer duidelijkheid. Daarmee ben ik ingegaan op de vragen van heer Van Hattem.

De Kamer heeft ook gevraagd hoe wij de empirische gegevens testen. Daar zijn verschillende instrumenten voor. Je kunt denken aan een benchmark, maar ook aan audits. De raad van commissarissen van ProRail stuurt hier ook op. Bovendien zijn er in de afgelopen jaren diverse taakstellingen aan ProRail opgelegd. Die doen echt pijn. Er wordt gestuurd op de kosten van ProRail. Recent zijn de reeksen van onderhoud, beheer en vervanging van ProRail compleet doorgelicht. Het gaat om reeksen tot en met 2028. Er is gekeken naar de vraag of die kosten in de toekomst toereikend zullen zijn. Daarover komt een rapport uit met een aantal aanbevelingen, waarna we weer verder zullen kijken. Dus, hoe toetsten wij? Dat doen we onder andere op die manier.

Ik ga niet over de agenda van deze Kamer, maar als ik het debat hier hoor en als ik hoor hoeveel interesse men heeft in de ontwikkelingen, dan vind ik het niet erg om hier nog eens te komen praten over een aantal onderwerpen, zoals het Vierde Spoorpakket. De heer Kuiper vraagt om een overtuigend antwoord. Ik ben de afgelopen anderhalf jaar erg druk geweest met het Vierde Spoorpakket. Deze richtlijn is ingekaderd. Hij heeft een begin en een einde en is duidelijk omschreven. Bij de totstandkoming van het Vierde Spoorpakket hebben wij een belangrijke rol gespeeld. Zoals ik al zei, heeft Nederland een voortrekkersrol gespeeld bij de totstandkoming van het Vierde Spoorpakket door te bekijken of het toch mogelijk was om de onderhandse gunning, die er eerst niet in zat, erin te krijgen. Het Vierde Spoorpakket gaat namelijk over sturen op kwaliteit in plaats van op het middel, aanbesteding of onderhandse gunning. Het gaat erom dat er een kwaliteitswaarborg is en die moet getoetst worden, zowel bij aanbesteding als bij onderhandse gunning. Die mogelijkheden, de toetsing en de governance zitten allemaal in het Vierde Spoorpakket. Daarin worden die keuzes gemaakt.

Waarom ben ik op deze wijze ten strijde getrokken? Het gesprek over onderhandse gunning was en is best spannend. Ik ben dat gesprek aangegaan, omdat de Kamer een gele kaart heeft uitgedeeld vanwege het subsidiariteitsprincipe. Ik ben van mening dat een Europees spoorwegnet de goederen en de reiziger ten goede zal komen. Het gaat ook om de kwaliteit van het materiaal. Er zit ook een technische pijler in het Vierde Spoorpakket. Ik denk dat de uniformering

en de harmonisatie die daarin worden toegepast, de sector zeer ten goede zullen komen. Ik vind het echter wel belangrijk dat we onze eigen keuzes kunnen maken. Met betrekking tot de keuze voor aanbesteding of onderhandse gunning hebben we in het Vierde Spoorpakket in ieder geval binnengehaald dat het niet ingaat in 2023, maar dat het aansluit op 2025, op onze concessie. Ik vind dat wij zelf die keuze moeten maken. Dat gebeurt in het Vierde Spoorpakket.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Nederland is een van de weinige landen die deze richtlijn gaan implementeren. Als de staatssecretaris straks in Brussel komt om een moeilijke onderhandeling te voeren en om uiteindelijk een onderhandse gunning uit het vuur te slepen, zegt men dan niet tegen haar: wacht eens even, heeft uw Kamer niet net deze richtlijn geïmplementeerd of heeft zij daar niet net mee ingestemd? Ik heb een paar keer de vrees geuit dat dit zou kunnen gebeuren als wij dit wetsvoorstel aannemen, maar zegt de staatssecretaris nu dat dit haar niet zal overkomen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat overkomt mij niet.

Ik heb ook niet gezegd dat andere landen deze richtlijn niet implementeren. De Europese Commissie kijkt toe of er geïmplementeerd is en er zijn landen die de richtlijn nog niet volledig hebben geïmplementeerd en die net als Nederland in een bepaalde fase van het proces zitten. Ik denk dat ik onduidelijk ben geweest op dit punt, want als al deze landen het niet zouden doen, dan zou dat de Europese Commissie heel veel werk opleveren. Ook die andere landen zijn ermee bezig, maar Zweden is ons in ieder geval voor.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
De statements over de open markt en concurrentie op alle lijnen, waar de Europese Commissie aan denkt, kunnen de staatssecretaris daar voor de voeten worden geworpen, maar de staatssecretaris zegt dat zij het andere punt eruit wil halen, namelijk de onderhandse concessieverlening. Klopt dat?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik wil dat we zelf kunnen kiezen hoe we dat invullen. Ik strijd tegen het opknippen van een hoofdrailnet. In het Nederlandse geval is dat uitermate onhandig vanwege het feit dat het zo druk bereden is en zo intensief gebruikt wordt. Toen ik Parijs als voorbeeld noemde, werd Frankrijk opeens ook erg alert, want moet je je eens voorstellen wat er in de praktijk gebeurt als je Parijs in zes stukken zou opdelen. We voeren dus verschillende gesprekken in het kader van het Vierde Spoorpakket. Ik hoop dat het voorstel er binnen twee weken is. Ik neem aan dat het dan ook in het bezit komt van de Kamer.

De heer **Van Hattem** (PVV):
De discussie van zojuist roept bij mij toch de vraag op welk voordeel wij hebben bij de EU en bij Brussel. Waarom is het niet beter om deze dingen gewoon zelf te regelen als land? Wat is nu het concrete voordeel hiervan? Dat kan ik gewoon niet ontdekken in het voorliggende voorstel.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat is een open goederennetwerk. Het gaat niet alleen om de reizigers. Je kunt ook denken aan de harmonisatie van stukken techniek en aan goederencorridors, bijvoorbeeld van Rotterdam naar verschillende delen in Europa. Nederland heeft een gerenommeerde positie op spoorgebied. Harmonisatie en marktopening, met dien verstande dat we een en ander zelf mogen invullen zoals we willen met de onderhandse gunning, kunnen alleen maar kwaliteit opleveren.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Maar dat is nog steeds geen antwoord op de vraag waarom wij dit niet gewoon kunnen regelen met de betrokken landen die aan de betreffende lijnen liggen. Honderd jaar geleden konden we de Oriënt-Express door compleet Europa laten rijden tot diep in Azië en nu hebben we opeens de moloch uit Brussel nodig om dit te kunnen regelen. Wat is nu echt het voordeel van de Brusselse bureaucratie ten opzichte van ons eigen inzicht, waardoor we moeten gaan strijden om onze belangen uit het vuur te kunnen slepen? Dat blijft voor mij een onoverbrugbare tegenstelling.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik denk dat de kern van het betoog van de heer Van Hattem in zijn laatste zin zit. Wij zullen nooit nader tot elkaar komen als het gaat over Europa en Brussel.

Mevrouw Meijer noemde ons het braafste jongetje van de klas. Nederland is erg goed in het implementeren van zaken. Het op orde houden zit in onze cultuur. Zoals ik al zei, zijn andere landen echter ook bezig met het implementeren van deze richtlijn. Ik heb alleen gezegd wie al verder is.

De heer Kuiper heeft nog gevraagd naar het onderzoek dat uitstaat over de NS. Het is niet zo dat de onderzoeken naar de NS betekenen dat we de ordening opnieuw gaan bekijken. Anderhalf jaar geleden heeft het kabinet een besluit genomen over de ordening. Zo is het op dit moment. We blijven de ontwikkelingen van de NS wel volgen. Daar ben ik bij betrokken omdat ik de vervoersconcessie doe. De minister van Financiën is betrokken als aandeelhouder. Maar het is dus niet zo dat we een nieuwe structuurdiscussie gaan voeren om te bekijken of we de NS anders gaan positioneren, bijvoorbeeld ten opzichte van ProRail.

Ik ga ervan uit dat ik hiermee volledig ben geweest.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Toch nog een laatste vraag. De staatssecretaris zei net dat zij de vragen over de gebruiksvergoeding en de financiële administratie en alle problemen die er speelden, heeft uitgezet bij de raad van commissarissen. Wanneer kunnen wij een eventueel antwoord daarop verwachten? Is de staatssecretaris ook bereid om dat antwoord aan deze Kamer te doen toekomen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb niet gezegd "de gebruiksvergoedingen". Ik heb gezegd dat de vragen die ook door de Tweede Kamer zijn gesteld naar aanleiding van verschenen artikelen, door de raad van commissarissen beantwoord zullen worden. De Tweede Kamer heeft daar een termijn voor gesteld. Ik ga ervan uit dat we die termijn halen. Dat betekent dat de antwoorden volgende week ter beschikking komen. Het zijn openbare stukken. Ik heb er geen enkel probleem mee om die ook naar deze Kamer te sturen.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Er is nog een andere vraag onbeantwoord gebleven. Ik heb ook gevraagd naar de procedure tussen de FMN en de ACM. Wanneer komt daar duidelijkheid over? Wanneer wordt de berekeningssystematiek, de methode herzien?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat klopt. ProRail is op dit moment bezig om een aantal verduidelijkingen aan te brengen in zijn berekeningen. Deze zullen eerst naar de ACM gaan, die dan haar oordeel geeft over de nieuwe berekeningen. Dat kan leiden tot aanpassingen, maar dat weet ik nog niet. Daarvoor heb ik eerst het onderzoek en de uitspraak van de ACM over de nieuwe voorstellen nodig.

De **voorzitter**:
Ik begrijp dat u uw beantwoording net al had afgerond.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel? Dat is het geval. Ik stel voor om volgende week dinsdag over dit wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 19.11 uur tot 20.06 uur geschorst.